

le succès de celle-ci depuis quatre ou cinq ans soulage proportionnellement la caisse de l'Etat. Le 1er janvier 1924, l'on annonçait que pour la première fois depuis la fusion, les opérations du réseau national pour 1923 se soldaient par un excédent dans l'exploitation, s'élevant à \$4,155,000. L'exploitation de 1924 donnait un excédent de 18 millions de dollars; celle de 1925, 33 millions, celle de 1926, de 48 millions. Pour 1927, l'excédent baissait à 42 millions; mais pour 1928 il atteignait le chiffre étonnant de 58 millions. Le service des intérêts dus aux particuliers absorbera 50 millions, après quoi il restera 8 millions en caisse pour autres choses.

C'était l'avant-dernière année.

M. DUFF: Qui a dit cela?

L'hon. M. RALSTON: M. Guthrie. Il a ajouté:

Et la créance du Dominion, elle? Le ministre dit que cette année l'intérêt sur cette créance représentera environ 32 millions. Cette somme figure dans le grand-livre à titre de créance recevable, mais ce n'est là qu'une opération d'écriture. Je présume qu'elle sera ajoutée à la créance générale du Dominion contre le réseau, laquelle, au commencement de l'année, s'élevait à 1 milliard 258 millions de dollars...

Je crois que mon honorable ami avait tort de dire que ce montant était dû au trésor.

...Et voici comment se répartira la dette du réseau national: 1 milliard aux particuliers, environ; 1 milliard 300 millions au Dominion, environ.

Sous ces deux rapports, je pense que mon honorable ami se trompe quelque peu. Il continue:

Mais quant au National-Canadien, la gauche entière est optimiste. Nous regardons cette entreprise comme notre création pour ainsi dire, notre œuvre.

L'hon. M. MACKENZIE (Vancouver-Centre): Où est l'œuvre maintenant?

L'hon. M. RALSTON: Il poursuit:

Maintenant que ce merveilleux réseau national a plus que justifié son existence comme réseau d'Etat, maintenant qu'il devient rapidement une grande propriété nationale...

C'était en 1929.

...maintenant que nous sommes en mesure de songer au jour, peut-être pas de mon vivant mais du vivant de quelques-uns d'entre nous, où ce réseau commencera à rembourser au Trésor au moins une partie de l'argent qu'il lui a demandé, au jour où il aura acquitté, comme il le fera, sans doute, éventuellement, sa dette envers le public; maintenant que le réseau se trouve dans cette heureuse position, dans une position des plus prospères, le gouvernement actuel le réclame comme sa propre créature. Tandis qu'en 1919, il le rejetait comme un enfant illégitime, il l'accueille maintenant comme son propre rejeton afin de profiter de sa réussite.

Permettez-moi de dire, avant de conclure mes remarques sur ce sujet, que le réseau national des chemins de fer de ce pays constitue un mo-

[L'hon. M. Ralston.]

nument permanent à l'habileté, au courage et aux hautes qualités d'homme d'Etat d'un seul politique, membre d'un ancien gouvernement conservateur et plus tard premier ministre du même gouvernement. C'est à son habileté et à sa prévoyance, à son courage et à ses qualités d'homme d'Etat que le peuple canadien doit ce merveilleux réseau ferré que nous avons aujourd'hui.

Maintenant que le déficit de la ligne a été de 29 millions cette année, ceux qui se montraient si impatients d'en réclamer la paternité ne veulent plus de ce rejeton même sur le seuil de leur porte, et cherchent à l'abandonner. Mon très honorable ami n'a pas, je crois, rendu justice à lui-même ni au réseau. Pour quelque raison, il juge à propos de blâmer les Chemins de fer canadiens nationaux. La cause du National-Canadien a droit d'être présentée d'une manière juste dans cette Chambre comme toute autre entreprise de l'Etat. Cependant, l'exposé de mon très honorable ami, lundi soir, n'a pas été équitable pour cette magnifique expérience de nationalisation.

Que l'on me permette de citer un éditorial qui montre mieux que je ne le pourrais l'attitude des Canadiens en général à l'égard du National-Canadien.

Je le trouve dans l'*Ottawa Journal*, édition du matin, 3 juin, hier même, sous le titre: "Les finances du National-Canadien".

L'exposé complet que M. Bennett a fait des finances du National-Canadien prête à réfléchir sérieusement sans toutefois justifier les ennemis de la nationalisation de s'en prendre au système. Depuis quelques années, l'administration du National-Canadien a dépensé beaucoup d'argent surtout parce que le public l'a voulu, en exigeant un service efficace et de première qualité. Pour donner ce service et pour mettre les Chemins de fer nationaux en état de rivaliser avec son grand concurrent d'entreprise privée, il fallait dépenser beaucoup, et cela étant donné, il n'est pas très sensé ni bien juste de crier maintenant qu'on aurait dû économiser davantage.

Tous tant que nous sommes, nous avons demandé que la voie, le matériel roulant, l'outillage, les hôtels et les gares du National-Canadien soient de premier ordre, et nous avons de plus, réclamé la construction de nombreux embranchements. C'eût été et c'est encore absurde de croire que tout cela pouvait se faire sans de grandes dépenses de premier établissement. S'effarer dans ces circonstances ne saurait donc aboutir à rien de bon. Au contraire, prendre occasion de la crise actuelle pour décrier l'entreprise serait, de la part des ennemis de l'étatisation, ou du principe qui régit l'administration du réseau, une manœuvre préjudiciable.

Non pas que l'étatisation doive avoir carte blanche ou que le public doive se désintéresser de son bien; il s'agit simplement de regarder la situation telle qu'elle est, loyalement, et d'éviter que les ennemis de la nationalisation ne s'en prévalent pour discréditer l'entreprise.

Un MEMBRE: De qui est-ce cela?